SKRZYDŁA I MOTOR



Nr 5 (241) ROK VI
28 stycznia – 3 luty 1951
CENA 60 gr

SIM
DORADCĄ I PRZYJACIELEM

Do naszej redakcji napływają bardzo często listy od Czytelników, w których nierzadko znaleźć można takie oto pytania: jak zorganizować pracę w Kole LL? Co czytać? Gdzie ukończyć kurs teoretyczny? Jak urządzić świetlicę lotniczą?

Rzecz jasna, odpowiadamy o ile możności naszym Czytelnikom. Ale duża ilość listów tego rodzaju jest tyleż radosna, ile zastanawiająca; dowodzi ona nie tylko, że dobra praca Koła LL leży „na sercu" naszym aktywistom, lecz także, że nie zawsze wiedzą oni, gdzie znaleźć pomoc w swej pracy i jak z tej pomocy korzystać.

A przecież nasze czasopisma — „Skrzydła i Motor" oraz „Skrzydlata Polska" — są najlepszą, bo stale uzupełnianą skarbnicą takich wiadomości, o czym aktywiści Ligi Lotniczej, piloci aeroklubów, modelarze, niestety nie zawsze pamiętają. Czasopisma lotnicze dla każdego człowieka związanego z naszym ludowym lotnictwem powinny być przyjacielem i doradcą.

Tak np. felietony polityczne w SIM-ie pomogą Wam w wygłoszeniu prasówki na starcie i powiązania jej z zagadnieniami lotniczymi. Dział „Korzystamy z doświadczeń DOSAW" zapozna Was z metodami pracy lotniczej naszych radzieckich kolegów, wskaże drogę do najlepszych wyników wyszkolenia. W dziale tym znajdziecie także wiele drobnych wiadomości z lotnictwa radzieckiego, które z powodzeniem można wykorzystać do gazetki ściennej, do wykresów informacyjnych itp. Dłuższe opowiadania można również wykorzystać jako materiał na kominki lotnicze i wzorcownie świetlicowe.

Stały dział „Latamy" w SIM-ie zorientuje Was w najważniejszych zadaniach, jakie stoją przed aeroklubami oraz omawia wyniki pracy poszczególnych szkół i aeroklubów LL. Może on stanowić cenny materiał np. do dyskusji w aeroklubie nad sposobami wykonania i przekroczenia planu lotów.

Również artykuły o nauce i technice lotniczej dają wiele cennych wskazówek dla prelegentów, wygłaszających popularne pogadanki czy nawet wykłady w Kołach LL. Tak np. opracowując temat „Silniki odrzutowe — ich historia, rozwój i zastosowanie", znajdziecie w rocznikach SIM-u bardzo wiele ciekawego i dość obszernego materiału.

Najmłodsi nasi Czytelnicy — modelarze znajdą w SIM-ie szczególnie dużo interesujących ich artykułów, planów modeli, usprawnień racjonalizatorskich, wreszcie wskazówek, jak zorganizować i prowadzić modelarnię.

Jest więc oczywiste, że w każdym kole Ligi Lotniczej, w aeroklubie, Zarządzie Powiatowym czy Okręgowym — muszą znajdować się czasopisma lotnicze, że każdy członek Ligi Lotniczej powinien je czytać i korzystać z nich w swej pracy lotniczej, czy to politycznej, czy szkoleniowej, propagandowej czy świetlicowej.

Redakcja ze swej strony oczekuje od Was, listów, w których wyrażajcie swoje życzenia pod adresem pism: co Wam się w nich podoba, a co chcielibyście zmienić, jakie nowe działy uważacie za konieczne i w ogóle — co o nich sądzicie. Bo czasopisma lotnicze są Wasze — Wy z nich powinniście korzystać i Wy je musicie redagować.

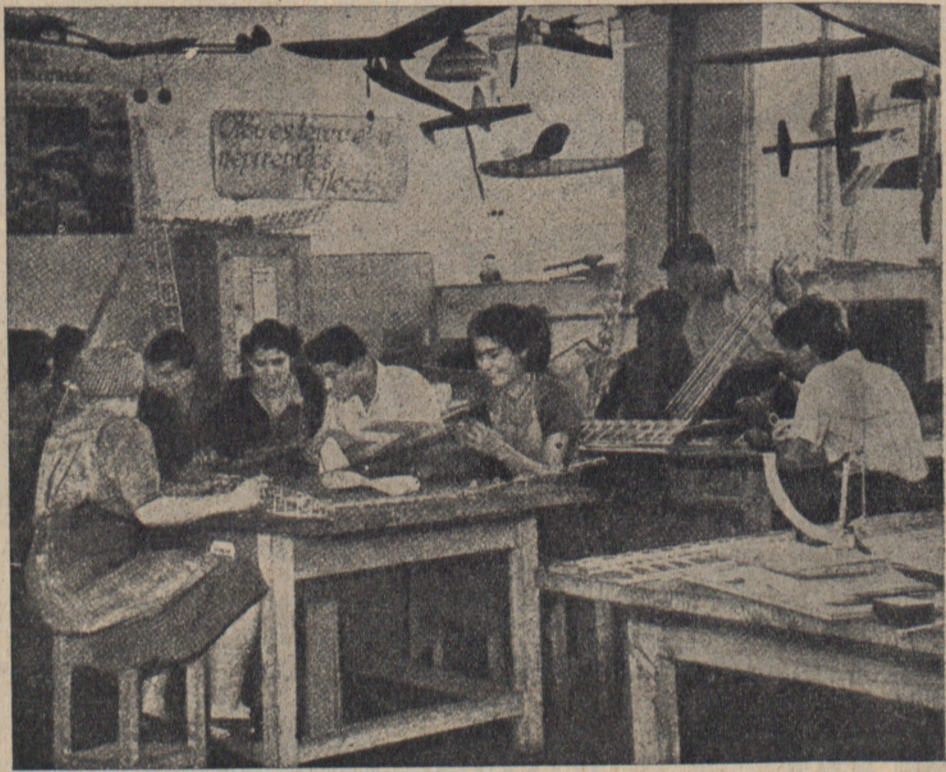




Centralna Szkoła Instruktorów Szybowcowych zakończyła drugi rok swojej pracy. W dniu 14 stycznia br. odbyło się uroczyste zakończenie II turnusu szkolnego. Na zdjęciu wyżej: fragment egzaminów końcowych, które wykazały wysoki poziom wiadomości wśród uczniów turnusu.

●

Młodzież robotnicza i chłopska Ludowych Węgier z zapałem pracuje w modelarniach lotniczych, urządzonych według doskonałych wzorów radzieckich. Na zdjęciu niżej: tak pracuje młodzież robotnicza Budapesztu w jednej z modelarni fabrycznych. (Foto: J. Kulesza i „Repüles")



ROZPOCZYNAMY
SZKOLENIE W KOŁACH LL

Wielu młodych członków naszej organizacji, pragnących podnieść poziom swych wiadomości lotniczych, napotykało dotąd na trudności w znalezieniu odpowiedniego programu i materiałów pozwalających na przygotowanie się do opanowania upragnionej sztuki latania.

Zarząd Główny Ligi Lotniczej pragnąc przyjść z pomocą każdemu członkowi w zdobywaniu wiedzy lotniczej, postanowił stworzyć w organizacjach LL kółka fachowe, przygotowujące do różnych specjalności lotniczych. Jako pierwsze ruszą „Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych" (KWWL).

Zadaniem ich będzie zapewnić swoim członkom minimum wiadomości lotniczych niezbędnych dla dalszego szkolenia. Materiały do pogadanek, gawęd i samodzielnej nauki będą ukazywały się regularnie w SIM-ie oraz w postaci specjalnych konspektów i broszur rozprowadzanych za pośrednictwem terenowych organizacji LL. Zajęcia na kursach prowadzić będą nasi starsi koledzy: piloci silnikowi, szybowcowi, spadochroniarze, rezerwiści i żołnierze wojsk lotniczych, a tam gdzie ich nie ma— nasi ligowi aktywiści.

Program KWWL zawiera 12 tematów, obejmujących 36 godzin zajęć. Pierwszy temat zaznajomi członków kół z historią, strukturą i zadaniami Ligi Lotniczej. Następne dwa tematy omówią osiągnięcia lotnictwa Kraju Rad—ojczyzny lotnictwa i jego organizacji lotniczej DOSAW. Kolejne dwa tematy zapoznają nas z historią lotnictwa i drogą, jaka prowadzi każdego młodego entuzjastę lotnictwa do ziszczenia jego marzeń — zostania pilotem. Następne tematy zaznajomią członków kół z zasadami lotu, aparatami latającymi, silnikami lotniczymi i spadochronami, a na koniec z zadaniami, rozwojem, osiągnięciami lotnictwa i najlepszymi lotnikami sportowymi Polski Ludowej. Tematy te zaznajomią nas z zastosowaniem lotnictwa w służbie gospodarki narodowej, więc w walce ze szkodnikami, w służbie ochrony lasów, przy utrzymywaniu łączności, transporcie, niesieniu pomocy w czasie powodzi itp.

Ten ciekawy, barwny i oparty o pomoce naukowe materiał pozwoli każdemu, kogo interesuje lotnictwo w ogóle, każdemu kto pragnie poświęcić się opanowaniu pięknej sztuki latania, uzyskać niezbędne wiadomości zarówno o organizacji, do której należy, jak o jej bratniej i służącej za wzór organizacji radzieckich lotników — DOSAW. Pozwoli on poznać i zrozumieć zasady lotu i sprzęt lotniczy, jednym słowem zrobić pierwszy krok by zostać samemu lotnikiem.

Niewątpliwie wszystkie koła LL przy zakładach pracy i szkołach, a szczególnie ZMP-owcy z całym zapałem i entuzjazmem przystąpią do organizacji KWWL i współzawodnictwa o zaszczytne miano przodującego koła.

Nasze świetlice i ośrodki wzbogacą się o specjalne kąciki lotnicze, w których członkowie KWWL gromadzić będą niezbędne materiały i pomoce. Tą drogą wzmacniać będziemy miłość i znajomość zagadnień lotniczych wśród najszerszych mas młodzieży miast i wsi, przyczyniać się do wzrostu liczebnego naszej organizacji, podnoszenia poziomu ideologicznego i fachowego jej członków i budowy potęgi naszego Ludowego Państwa.

Po zorganizowaniu KWWL i przerobieniu ich programu, Liga Lotnicza przystąpi do organizacji specjalnych kursów fachowych, przygotowujących do różnych specjalności lotniczych, a więc: pilotażu, nawigacji, służby technicznej, meteorologicznej i innych.

Oczekujemy, że uczestnicy kursów w miarę ich rozwoju zwracać się będą do SIM-u z propozycjami i życzeniami, które pomogą i ułatwią jak najszerszą popularyzację wiedzy lotniczej wśród członków Ligi Lotniczej.

ST. TOMASZEWSKI, mjr



MODELARZE W GNIEŹNIE TWORZĄ ZESPÓŁ SZEŚCIOLATKI

Akcja tworzenia się modelarskich Zespołów Sześciolatki trwa nadal. Fakt ten świadczy o zrozumieniu i entuzjazmie modelarzy dla zadań stojących przed lotnictwem Polski Ludowej. Świadczy on o włączeniu się modelarzy do rwącego nurtu budownictwa socjalistycznego w naszym kraju.

Meldunki o tworzeniu się zespołów napływają nieprzerwanie. Oto jeden z nich:

Członkowie Szkolnej Modelarni Ligi Lotniczej Nr 1017 w Gnieźnie utworzyli Zespół Sześciolatki Małego Lotnictwa.

Pragnąc zadokumentować swą łączność z masami pracującymi w ich walce o przedterminowe wykonanie Planu Sześcioletniego, w walce o umocnienie pokoju, członkowie Zespołu: Domagalski Ryszard, Knitter Konrad, Łepski Ireneusz i Pazio Antoni, postanowili w czasie do 30.VI 1951 roku:

1. podnieść poziom ideologiczny modelarzy przez pogadanki i dyskusje; 2. zorganizować kurs juniorów i amatorów małego lotnictwa; 3. pracować nad nową technologią w modelarstwie oraz skonstruować i wykonać model doświadczalny; 4. oprócz modeli szkolnych wykonać: a) jeden szybowiec wyczynowy o rozpiętości ponad 2 m; b) dwie gumówki wyczynowe; c) jedną gumówkę hydro; d) jedną gumówkę redukcyjno-latającą; e) jedną gumówkę wiatrakowiec; f) dwie gumówki śmigłowce; g) jeden model na uwięzi; 5. uzyskać czas w gumówkach ląd — 2 min. 30 sek. i hydro — 2 min; 6. wykupić licencje sportowe na rok 1951; 7. wziąć udział w zawodach obwodowych oraz wojewódzkich.

Na podkreślenie zasługuje 3 punkt zobowiązania dotyczący zastosowania krajowych materiałów do budowy modeli. Bogaty program zobowiązania pozwala przypuszczać, że praca modelarni zostanie wszechstronnie ożywiona.

Foto: Film Polski i WAF



HALLO, TU MÓWI KRAKÓW!

— Rozgłośnia Krakowska Polskiego Radia nadaje transmisję spotkania pilotów Aeroklubu Ligi Lotniczej z młodzieżą Krakowa!

Tak brzmiał oficjalny tytuł audycji radiowej. Ale to było nie tylko spotkanie, to był cudowny wieczór wspólnie spędzony przez tych z modelarni, szybowników i silnikowców z tymi z warsztatów i szkół, którzy jeszcze nie latają, ale po naszym wieczorze na pewno zostaną „Skrzydlatymi obrońcami pokoju". Takie bowiem hasło wisiało w dużej sali teatralnej „Domu Socjalnego" Zakładów Nr 7 w Krakowie (są to Zakłady, których pracownicy zdobyli przechodni sztandar „Obrońców Pokoju"), do której zaprosiliśmy młodzież na nasz lotniczy wieczorek przeplatany muzyką i słowem.

„W Lidze Lotniczej startować nadszedł czas
Wiwat lotnictwo młodości niech żyje".

— taką piosenką śpiewaną przez nasz chór „Mimowoli" rozpoczęła się audycja. A potem piloci i modelarze opowiadali o swoich osiągnięciach, o lataniu i o życiu w lotnictwie. Gdy młoda robotnica zapytała, czy dziewczęta też mogą latać, to już chyba wszyscy chcieli odpowiedzieć: — „Chodź do nas, nauczymy Cię".

Mówiliśmy o znaczeniu pokojowego lotnictwa, o jego zadaniach i celach, o pracy pilota i o warunkach dostania się na szkolenie, a słuchali nas też przy głośnikach młodzi, przyjaciele z Nowej Huty górniczego Jaworzna, spód dzieni produkcyjnych i pięknych gór.

Na zakończenie Stanisław Wielgus (ten, który posiada Złotą Odznakę Szybowcową) odczytał rezolucję. powziętą przez pilotów Krakowskiego Aeroklubu LL z okazji urodzin Chorążego Pokoju Generalissimusa Stalina.

„Chcemy latać jak Twoje Sokoły, Towarzyszu Stalinie, a dewizą naszą są Twoje słowa: latać szybciej, wyżej i lepiej od innych. Nasze lotnictwo służy pokojowi i stoi na jego straży".

Długo nie milknęły oklaski i rytmicznie skandowane: Sta-lin, Sta-lin, Sta-lin!

Robotnicza orkiestra zagrała Hymn Pokoju a nam patrzącym na gołąbka umieszczonego nad sylwetkami samolotów i naszym emblematem, biły rytmicznie serca:

Pokój zwycięży wojnę.

Barbara Panaś
Liga Lotnicza
Kraków



Foto: Film Polski

BIUROKRACJA
W ZARZĄDZIE OKRĘGU KATOWICKIEGO LL

Do redakcji SM-u przychodzi wiele listów od naszych Czytelników. Jedni proszą o porady, inni dzielą się z nami swymi uwagami. Zdarzają się także listy z prośbami o interwencję. Wszystkie są skrupulatnie badane i żaden nie pozostaje bez odpowiedzi.

Tak więc kolega Kossowski z Białej Krakowskiej ma kłopoty z otrzymaniem wyniku badań z CIBLL i w związku z tym nie może latać. Kolega Kossowski podzielił się z nami swymi zmartwieniami nadsyłając do SM-u list z prośbą o interwencję.

Dążąc do wyjaśnienia tej sprawy, otrzymaliśmy z CIBLL informacje, że protokół badań kol. Kossowskiego został w dniu 3.X. 1950 r. przesłany do ZG LL. Na nasze zapytanie ZG LL odpowiedział, że protokół otrzymał i następnie przesłał w dniu 5.X. 1950 r. do Zarządu Okręgu Wojewódzkiego LL w Katowicach.

Zebrawszy te informacje napisaliśmy w dniu 29 XII 1950 r. list do Zarządu Okręgu Woj. LL w Katowicach z prośbą o wyjaśnienie. Zgodnie z Uchwałą Rady Państwa odnośnie krytyki prasowej i załatwiania zażaleń, obowiązkiem Zarządu Okręgowego było nadesłanie odpowiedzi w terminie 7 — 14 dni od daty otrzymania naszego listu. **Jednakże nasze pismo zostało zignorowane i do tej pory Zarząd Okręgu Katowickiego nie daje znaku życia.** Świadczy to o biurokracji panującej w Zarządzie Okręgu Katowickiego LL i o niewłaściwym stosunku do podlegających mu członków LL.

Wzywamy Katowice do jak najszybszego nadesłania wyjaśnienia odnośnie sprawy kol. Kossowskiego oraz podania przyczyn usprawiedliwiających opóźnienie w przesłaniu nam odpowiedzi.

A.

W WĄGROWCU WRE PRACA

W dniu 19 września ub. r. w naszej szkole (Państwowa Szkoła Ogólnokształcąca w Wągrowcu) zostało założone Koło LL, którego zostałem przewodniczącym. Jest to pierwsze Koło LL na terenie powiatu wągrowskiego.

Praca w Kole idzie nam pełną parą. Dostaliśmy do użytkowania stary. zniszczony barak bez drzwi, okien i dachu nad głową. Zabraliśmy się ostro do roboty i dziś — mamy już w nim własną modelarnię. Budujemy modele, organizujemy zawody, podnosimy coraz wyżej poziom naszego wyszkolenia lotniczego. Obecnie mamy zorganizować kurs modelarski dla juniorów.

Pomimo, że Koło nasze zostało niedawno założone i w modelarni pracujemy też krótko, wszystkie rekordy modeli latających powiatu należą do nas.

Niedługo znów napiszę o życiu naszego Koła.

Beniamin Janicki
Wągrowiec, woj. Poznań
Pl. płk. Paszkowa 6—6

Czekamy, Kolego, na dalsze wiadomości. Z całego serca życzymy Waszemu zespołowi jak najlepszych wyników w lotniczej pracy.

(red.)

ZMP-owskie ZOBOWIĄZANIE

Aktyw Koła ZMP przy Aeroklubie LL w Białymstoku zobowiązał się otoczyć opieką wszystkie Koła Ligi Lotniczej na terenie Białegostoku; zorganizować koło samokształceniowe, poprzez które podnosić będzie poziom uświadomienia ideologicznego oraz wyszkolenia teoretycznego; objąć opieką Metodyczny Ośrodek Harcerski (modelarnię Ośrodka), przeprowadzając w niej zajęcia teoretyczne i praktyczne.

Zarząd Koła ZMP
przy Białostockim ALL

Zobowiązanie pilotów — ZMP-owców Białostockiego Aeroklubu LL może służyć innym klubom, jako przykład właściwie zrozumianego podejścia do pracy społecznej. Sądzimy, Koledzy, że zobowiązanie swoje wykonacie tak, jak przystało na ZMP-owców.

Jednocześnie wzywamy Koła LL w Białymstoku: napiszcie, jak Wam pomagają w pracy piloci aeroklubu!

(red.)

LL W SKRÓCIE

Potępiając barbarzyńskie bombardowania bezbronnej ludności Korei przez imperialistów amerykańskich, pracownicy Zarządu Okręgu Krakowskiego LL złożyli podarki dla dzieci koreańskich na łączną sumę 77 zł i wezwali wszystkich pracowników lotnictwa w Polsce do składania podarków dla dzieci Korei.

Zarząd Oddziału LL w Siedlcach powziął zobowiązanie przeszkolenia 100 osób na teoretycznym kursie szybowcowym i spadochronowym. Kurs już rozpoczął się i trwać będzie do marca b. roku.

JAK PLANOWAĆ PRACĘ W KOŁACH LL

Z zagadnieniem planowania spotykamy się często. Właśnie planowość jest jedną z cech charakteryzujących dobrą pracę. Niestety, wiele jeszcze Kół Ligi Lotniczej nie tylko nie umie planować pracy na dłuższą metę, ale w ogóle nie docenia planowania. W rezultacie — praca bez planu, a więc chaotyczna i niezorganizowana przynosi zawsze słabe wyniki.

Państwo nasze realizuje obecnie porywający ogromem swych cyfr i zamierzeń plan rozwoju gospodarczego i budowy podstaw Socjalizmu w Polsce — Plan Sześcioletni.

Ogromne to zadanie spada również na nasze Koła Ligi Lotniczej, jako podstawowe ogniwa organizacji, skupiającej całokształt życia lotnictwa sportowego w naszym kraju.

Od pracy Kół LL w dużej mierze zależy wykonanie zadań lotniczej sześciolatki. Dlatego właśnie w Kołach LL musi potoczyć się praca planowa, zapewniająca lepsze rezultaty i pozwalająca na skuteczną, dokładną kontrolę.

Przystępując do nakreślenia planu pracy, Zarząd Koła winien bardzo dokładnie przeanalizować możliwości i warunki specyficzne dla własnego terenu, pamiętając o tym, żeby plan był konkretny, realny i terminowy. W planie tym winny się znaleźć zadania postawione roboczo, zadania realne, które koło jest w stanie wykonać. Znaczy to również, że zadania będą zawierały — sposób ich wykonania.

Dla każdej czynności trzeba określić ścisły termin jej wykonania, inaczej zadanie straci swój sens i znaczenie.

Nasz plan powinien również określać osobę, względnie zespół odpowiedzialny za wykonanie poszczególnych prac. Właśnie planowanie pozwoli nam na pracę w kolektywie, pozwoli wciągnąć do naszych zagadnień wszystkich członków Koła, którzy staną się wówczas w pełni wartościowymi.

Planowanie wdroży nas do systematyczności i wyrobi poczucie współodpowiedzialności za stan koła wśród wszystkich członków.

Nakreślony przez Zarząd plan w żadnym wypadku nie może być sprzeczny z planem organizacji ZMP-owskiej, która przewodzi całej młodzieży polskiej i ma wielkie zadanie wychowania nas na dzielnych budowniczych socjalizmu.

Trzeba więc mocno zespolić się z miejscowym kołem Związku Młodzieży Polskiej. Tylko wtedy będziemy mogli dobrze pracować. Plan nasz powinien być nakreślony na podstawie ogólnych wytycznych planu pracy Koła ZMP. Powinniśmy zawsze systematycznie opierać się o organizację ZMP-owską na terenie, na którym pracuje nasze Koło Ligi Lotniczej.

Zarząd Koła LL nie może zapominać o tym, że opinii o planie zasięgać należy u wszystkich członków Koła. Wykorzystanie ich cennych uwag przyniesie pracy Koła wiele korzyści. Plan winien być zatwierdzony na zebraniu wszystkich członków Koła LL. Nie trzeba też zapominać o kontroli realizowanych zamierzeń, jest to konieczne i bardzo wychowawcze.

Należy wreszcie pamiętać o ścisłym kontakcie z odpowiednim Oddziałem LL, od którego można czerpać aktualne instrukcje i pomoc, tak często niewykorzystaną.

Niesposób ująć wszystkiego, jednak kilka zasadniczych wytycznych do opracowania planu pracy można wymienić:

1. Propagowanie w swoim środowisku przez członków LL lotnictwa Polski Ludowej, przodującego lotnictwa świata — Związku Radzieckiego i lotnictwa krajów demokracji ludowej (wygłaszanie pogadanek i odczytów, opracowywanie plansz, gazetek ściennych, urządzanie wieczorów świetlicowych).

2. Usprawnienie naszej pracy „czysto biurowej" (sprawozdawczość, ewidencja, składki i inne).

3. Systematyczne samokształcenie lotnicze (dyskusje, pogadanki itd.).

4. Systematyczność zebrań zarządu koła i całego koła.

5. Inne: a) nawiązanie łączności z kolegami z ZSRR i Czechosłowacji (może tu być zarówno korespondencja ogólna, jak też indywidualna, wymiana czasopism i wydawnictw lotniczych). b) Prenumerata i rozpowszechnienie SiM-u i „Skrzydlatej Polski".

Istnieje cały szereg drobnych form pracy koła, o których niewiele wszyscy dotychczas wiemy.

Należałoby sobie życzyć, aby SiM stał się prawdziwą trybuną czytelnika. Wymiana doświadczeń na łamach pisma przyczyni się do lepszej i wydatniejszej pracy naszych Kół.

BOGDAN PŁOTKA
Łódź



Foto: J. Kulesza

CO GDZIE, KIEDY?

Akademię składającą się z części oficjalnej oraz koncertowej w wykonaniu orkiestry Związku Zaw. Pracowników Poczty i Telekomunikacji w Warszawie — urządził Zarząd Oddziału Miejskiego DOP i T w Warszawie, w ramach Miesiąca Pogłębienia Przyjaźni Polsko-Radzieckiej.

W akademiach i imprezach brały udział terenowe Koła LL wspólnie z Komitetami Obchodu Miesiąca.

Ilość członków LL, biorących udział na terenie Oddziału w manifestacjach przyjaźni do narodów Związku Radzieckiego, przekroczyła liczbę 6 400 osób.

KAŻDY CZŁONEK LIGI LOTNICZEJ AKTYWNYM BOJOWNIKIEM W WALCE O POKÓJ I SOCJALIZM!

Foto: Film Polski





Na ogólne życzenie naszych Czytelników podajemy zestawienie rekordów szybowcowych ustalonych przez pilotów Ligi Lotniczej w roku 1950.

Kategoria I (szybowce jednomiejscowe)

REKORDY KRAJOWE

Odległość przelotu docelowego i z powrotem na miejsce startu

Edward Makula — 10.V 1950 r. . . . . 121 km
Edward Makula — 6.VI 1950 r. . . . . 221 km

Odległość przelotu docelowego

Zbigniew Kudzewicz — 12.VI 1950 r. . . 345,5 km
Jerzy Adamek — 20.VII 1950 r. . . 413 km

Wysokość lotu wolnego nad miejscem startu

Tadeusz Góra — 23.VII 1950 r. . . . 5 038 m
Jacek Figwer — 24.XI 1950 r. . . . 5 600 m
Adam Niżnik — 14.XII 1950 r. . . 6 800 m
Andrzej Brzuska — 14.XII 1950 r. . . 7 500 m

Szybkość po trójkącie 100 km

Tadeusz Góra — maj 1950 r. . . 52,60 km/godz

Wysokość absolutna z przewyższeniem minimum 5 000 m

Tadeusz Góra — 23.VII 1950 r. . . . 5 737 m
Jacek Figwer — 24.XI 1950 r. . . . 7 950 m
Adam Niżnik — 14.XII 1950 r. . . . 8 500 m

KOBIECE REKORDY KRAJOWE

Odległość przelotu docelowego i z powrotem na miejsce startu

Lucyna Wlazło — 21.VII 1950 r. . 70 km

Kategoria II (szybowce dwumiejscowe)

REKORDY KRAJOWE

Odległość przelotu otwartego

K. Rossa i G. Chalubek — 30.VII 1950 r. 330 km

Odległość przelotu docelowego i z powrotem na miejsce startu

Zygmunt Zając i S. Oleś — 3.V 1950 r. . 121 km
Zygmunt Zając i B. Szałapski — 6.VI 1950 r. 221 km

Odległość przelotu docelowego

Zygmunt Zając i Dąbski — maj 1950 r. . . 112 km
Edmund Wiliński i K. Nikiel — 10.V 1950 r. 242 km
Kaz. Rossa i G. Chałubek — 30.VII 1950 r. 330 km

Wysokość lotu wolnego nad miejscem startu

Andrzej Brzuska i Ryszard Kosioł — 12.VI 1950 r. . . . . . 5 411 m
Andrzej Brzuska i Władysław Parczewski — 1.XII 1950 r. . . . . 8 500 m*

Szybkość po trójkącie 100 km

Adam Zientek i M. Dąbkowski — maj 1950 r. . . . . 45,11 km/godz

Wysokość absolutna z przewyższeniem minimum 5 000 m

Andrzej Brzuska i Ryszard Kosioł — 12.VI 1950 r. . . . . 5 968 m
Andrzej Brzuska i Władysław Parczewski — 1.XII 1950 r. . . . . 9 850 m

KOBIECE REKORDY KRAJOWE

Odległość przelotu docelowego i z powrotem na miejsce startu

Lucyna Wlazło — 21.VII 1950 r. . . . 70 km

Odległość przelotu otwartego

Irena Kempówna i Wanatowa — maj 1950 r. 127 km

Wysokość lotu wolnego nad miejscem startu

Irena Kempówna i Lucyna Wlazło — 22.XI 1950 r. . . . . 5 200 m**

Wysokość absolutna z przewyższeniem minimum 5 000 m

Irena Kempówna i Lucyna Wlazło — 22.XI 1950 r. . . . . 7 200 m***

* Wynik przewyższa rekord międzynarodowy w tej klasie i kategorii.

** Wynik przewyższa rekord międzynarodowy w tej klasie i kategorii.

*** Wynik zapełnia puste dotychczas miejsce w tabeli międzynarodowych rekordów.

MELDUJĘ PRZELOT

Z wielką wiarą we własne młode siły i wolą przezwyciężenia wszystkich trudności ruszyli do pracy piloci starego, piastowskiego Wrocławia. Wraz z miastem, zniszczonym przez hitlerowców, stopniowo budziło się we Wrocławiu lotnicze życie. Z początkiem roku 1950-go, już w nowej Lidze Lotniczej, byliśmy w pełni gotowi do startu. Ruszyły loty za wyciągarką, posypały się prze wyższenia, przeloty, a nawet — rekordy. O jednym z nich chcę Wam, drodzy Czytelnicy, opowiedzieć.

Był dzień 30 lipca 1950 r. Na lotnisku — grupka pilotów. Będzie dziś co, czy nie? — Myślę, że tak, nadciągają „kłaki"! — No to pędź do instruktora! — Rozmowa była krótka. W mig przygotowano szybowce do startu za samolotem. O godzinie 10,46 wystartował pierwszy szybowiec, a za nim reszta. Polecieli: Olek, Jurek i inni, razem pięciu pilotów.

Został jeszcze na starcie „Żuraw", no i pilot Grzesio, który nie był w kolejce lotów, gdyż na „Żurawiu" jeszcze samodzielnie nie latał. Zdecydowałem się zabrać go ze sobą. W godzinę później siedzieliśmy już razem w „Żurawiu", gotowi do startu. Przedtem jeszcze komunikat meteo, mapy i meldunek: lot docelowy do Mielca przez Częstochowę i Pińczów, z próbą pobicia rekordu.

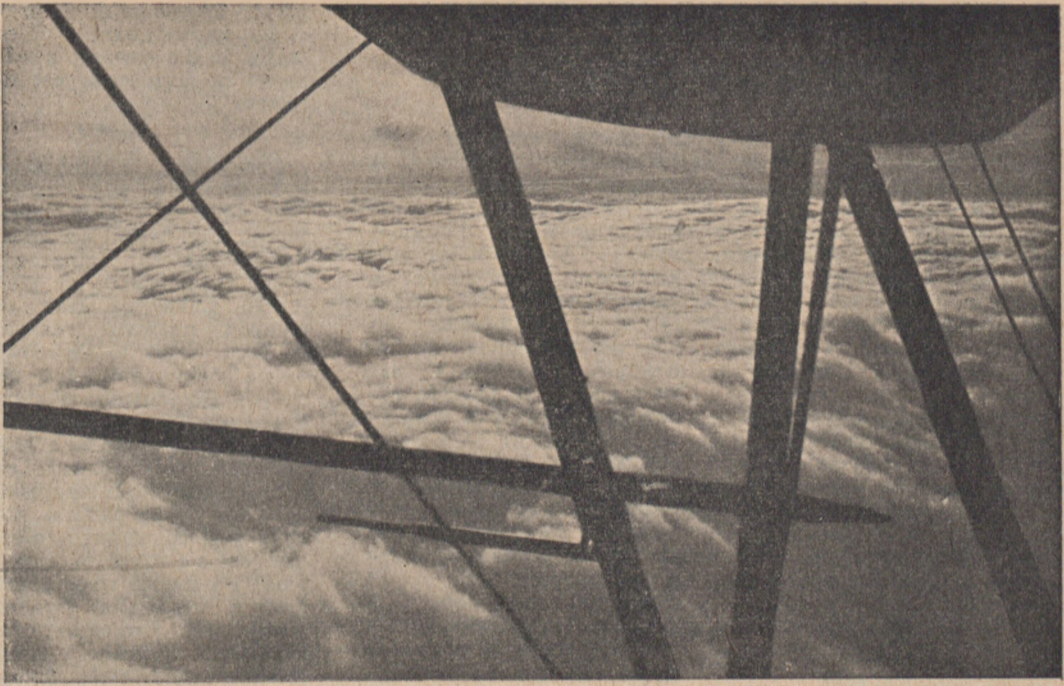
Start 11,28. Silny, porywisty wiatr dawał się trochę we znaki. Odczepiliśmy się o godzinie 10,30 po osiągnięciu 500 m wysokości. Zaraz za lotniskiem wycentrowaliśmy „kominek", zaczęliśmy kręcić i tak osiągnęliśmy 1 300 m wysokości. Spojrzawszy w dół zorientowaliśmy się, że jesteśmy już daleko za miastem. Pod nami Psie Pole, a więc wiatr musiał mieć szybkość co najmniej około 40 km godz. Po przeliczeniu szybkości wiatru, kursu i naszych możliwości doszliśmy do wniosku, że Mielec można by osiągnąć około godziny 17-tej.

Smutno jednak wyglądaliśmy, my i nasze obliczenia, kiedy w okolicy Kluczborka (około 90 km od Wrocławia) zaczęliśmy po raz pierwszy tracić wysokość. Zacząłem już nawet rozglądać się za ewentualnym miejscem do lądowania. Nagle — jest „zero", mizerne „zero" na wariometrze. Kręcimy więc, „żebrzemy", czegóż by się nie oddało, żeby choć to „zero" utrzymać, żeby tylko „zaczepić się" i nie opadać! Wszystkie swoje umiejętności, całą lotniczą wiedzę wkłada się wówczas w drążek sterowy, żeby krążyć jak najlepiej, by nie stracić ani metra, ani pół...

Z każdym metrem wznoszenia spadał nam z serca ciężar. Żegnaliśmy oddalającą się ziemię piastowską. Z wysokości 600 m widzieliśmy gromadkę ludzi wysypującą się z jakiegoś większego domu. — To chyba dzieci szkolne! Trochę dalej — żegnały nas dymy ognisk, rozpalonych na polu przez wiejskich pastuszków.

Na wysokości 1 700 m znaleźliśmy się w okolicy Kłobucka. Stąd zobaczyliśmy już na horyzoncie wysoką wieżę — to Często-

DOCELOWY!



Późną jesienią najczęściej i najsilniej wieją wiatry halne, które w górskich okolicach Jeleniej Góry występują w specjalnie typowej formie i są głównym źródłem falowych ruchów powietrza. Na zdjęciu widać potężny mur halnakowy, zaścielający śnieżną bielą pasmo Karkonoszy.
Foto: B. Urbanowicz

chowa. Przycisnąłem więc drążek, „Żuraw“ jak gdyby ze złości opuścił się niżej i zaburczawszy pomknął z szybkością 100 km/godz wprost na Częstochowę.

Minęliśmy znajdującą się tuż przed miastem wieś Kiedrzyn. Akurat połowa drogi do Mielca. Godzina 14,20. Zameldowaliśmy się przepisowo nad punktem kontrolnym i zaraz złapaliśmy „kominek“, ale jaki! Wariometr wskazywał kolejno 2, 3, 5, 6, 7 metrów wznoszenia na sekundę. W tym fantastycznym wznoszeniu szybko doszliśmy do wysokości 2 200 m. To już nie „żebranina“, jak pod Kluczborkiem! Pułap był wysoki, ale przed wejściem w chmurę ostrzegał napis w kabince szybowca: Zabrania się lotów w chmurach. Trudno — pogodziliśmy się z tym i nie wchodząc w chmurę polecieliśmy dalej.

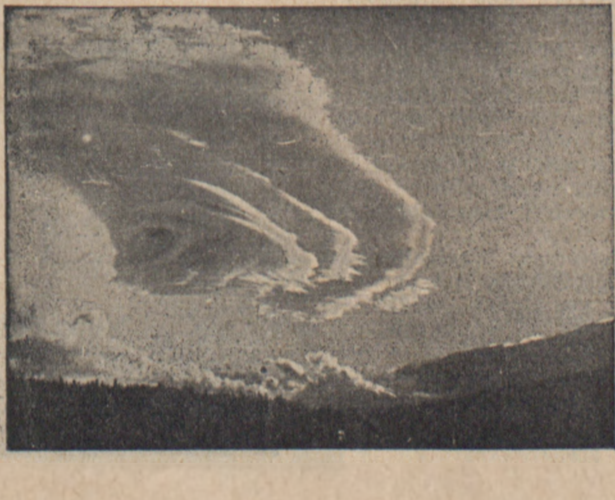
Od Częstochowy piękny szlak cumulusów uformował się akurat na naszym kursie. Zaczepiwszy się pod nim, coś nie coś przegryźliśmy, przeciągnęliśmy zesztywniałe ręce i nogi i utrzymując się cały czas na 2 000 m wysokości — rozpoczęliśmy drugą połowę naszego lotu. Lecz nie długo trwała jazda na gapę pod szlakiem cumulusów. Niedaleko i on się skończył, a nam nie zostało nic innego jak znów brać się do roboty i szukać pojedyńczych chmurek. Gdzieś w dole pod nami ukazała się rzeka. To Nida! W takim razie i Pińczów blisko. Rzeczywiście, po lewej stronie ujrzeliśmy charakterystyczne, długie zbocze Pińczowa.

Wysokościomierz wskazuje 800 metrów. Namyślamy się właśnie czy lądować. Teren pod nami pofalowany, nie bardzo nadaje się do lądowania dla ciężkiego „Żurawia“. Szybowisko minęliśmy. Wracać pod wiatr? Nie dociągniemy do lądowiska. Zresztą zgłosiliśmy Mielec. Nie! Musimy do Mielca, musimy! Ambicja nam nie pozwala, aby na krok przed metą odpaść. Krążymy więc z trudem. Nagle — jest „zero“, tak jak pod Kluczborkiem, ciut nad „zerem“ i... jeden metr wznoszenia. Dociągnęliśmy do Buska, a potem dalej — lecąc prawie cały czas na zerze lub pół metrze wznoszenia, dobrnęliśmy na wysokości 700 m. do jakiejś miejscowości. Zorientowawszy mapę, powiedziałem do Grzesia: Pod nami Pacanów — może znajdziemy jaki kominek! Lecz niestety, z boku Pacanowa, jak złowroga wiedźma rozciągał się ciemny i nic dobrego nie wróżący alto-cumulus.

Wykorzystując więc zapas wysokości i dość silny wiatr w ogon, polecieliśmy wprost nad Wisłę. Rzadkie i słabiutkie noszenia ratowały naszą sytuację. Po paru minutach — Wisła, a z nią niespodzianka: „komin“ i to nie byle jaki na tak późną porę (godz. 16.10), bo aż metr wznoszenia. Zdobyliśmy znów 1 300 m wysokości i z 8 km odległości dzięki wiatrowi. Na horyzoncie widać miasto, rzeczkę, a po lewej stronie możliwe miejsce do lądowania. Wreszcie cel naszego lotu — Mielec. Dolecieliśmy tam lotem ślizgowym. Nasz stan majątkowy, tzn. wysokość, nie wyglądał nawet tak krytycznie, gdyż przed lądowaniem pozostało nam jeszcze około 400 m wysokości. Tak, jesteśmy w Mielcu. Godzina 16,53. Za nami docelówka 330 km z ładną szybkością przelotową 60 km/godz.

Minęło parę minut, zjawił się mechanik z Mieleckiego ALL, postarano się o ściągarkę w postaci wychudłej szkapy i wreszcie ulokowaliśmy „Żurawia“ na zasłużony nocny spoczynek. Nazajutrz przyleciał samolot z Częstochowskiego ALL i pilot ściągnął nas holem z Mielca aż do Wrocławia. Dziękujemy, Kolego!

Tak wygląda szeroko opisywana chmura stojąca. Radośnie witali ją w listopadzie i grudniu ub. r. nasi piloci szybowcowi, rozpoczynający ofensywę na wysokość.
Foto: B. Urbanowicz



Nie na tym rekordzie kończy się walka pilotów wrocławskich o wykonanie planu lotniczej sześciolatki, bynajmniej! My, piloci Wrocławia wykonamy plan z nadwyżką!

W tym dniu przelot na „Żurawiu“ nie był jedyny, jaki wykonali piloci wrocławskiego ALL. Pilot Pawlikiewicz przeleciał 280 km, Blitz — 106 km, a w miesiąc później wykonano trzy przeloty ponad 350 km i wiele innych, których nie sposób jest tu wyliczyć.

Koledzy! Przeloty i rekordy nie są tylko dla jednostek, ta fala powinna ogarnąć masy, masy młodzieży robotniczej i chłopskiej. Na Was czeka Polska Ludowa, byście za przykładem przodującej młodzieży Związku Radzieckiego, a u nas młodzieży ZMP-owskiej — dali swój wkład w Jej rozbudowę, byście stanęli na straży budującego się socjalizmu i umacniali swymi lotniczymi osiągnięciami pokój.

KAZIMIERZ ROSSA

JAK W KOŁCHOZIE IM. ENGELSA POWSTAŁA MODELARNIA

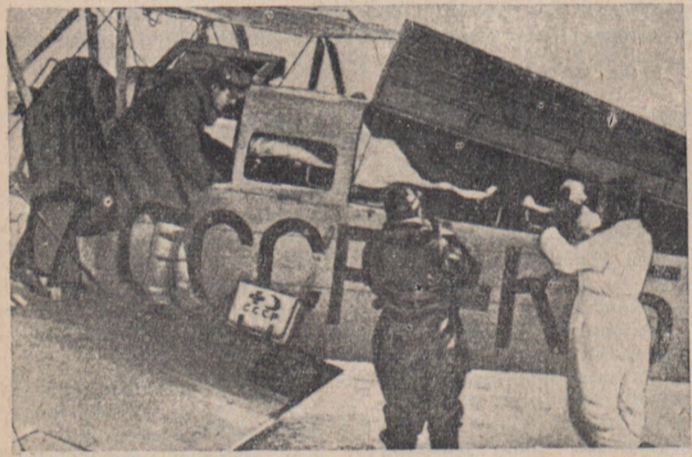
Było to poprostu tak. W pewien listopadowy, słotny wieczór w klubie kołchozu imienia Fryderyka Engelsa leżącym w obwodzie aszachabadzkim Kazachstańskiej Republiki Autonomicznej siedziało czterech ludzi: przewodniczący kołchozu Josif Dułman, kierownik szkoły Dżimiter, instruktor klubu Łomonosow i sekretarz organizacji komsomolskiej Antonow. Rozmowa — jak to bywa w listopadowe wieczory, kiedy najważniejsze prace są już za nami i pozostaje nam akurat czas na swobodną pogawędkę — toczyła się dokoła wielu spraw. Kiedy zaś zeszła na temat młodzieży, Antonow powiedział:

— A mnie dziś komsomolcy powiedzieli, że chcą my budżet, towarzysze, my się musimy go trzymać! A modelarnia kosztuje, cho!

— Jak to kosztuje? — zapalił się nagle Łomonosow. — A budżet na cele kulturalno - oświatowe? A pomoc partii? A wreszcie i DOSAW nam pomoże!

— Ja nie mówię, że są trudności — bronił się Dułman. — W naszym radzieckim państwie wszystko jest możliwe. Ale przecież są inne potrzeby... Ot, nowy garaż dla traktorów trzeba by postawić, elektryczność doprowadzić pod las, kładkę nad strumieniem położyć.

Dżimiter, Łomonosow i Antonow nie myśleli jednak zrezygnować z modelarni. Tak długo przekonywali poczciwego Dułmana, aż się zgodził.



Bardzo sprawnie zorganizowana jest w Związku Radzieckim lotnicza służba zdrowia. Samoloty sanitarne docierają do wszystkich zakątków ZSRR, niosąc ludności pomoc lekarską.

mieć w klubie modelarnię lotniczą! Więc ja towarzysze, pytam: na cóż wam ta modelarnia? A oni mi mówią, że to i pionierzy i starsi chłopcy lubią majsterkować, no i do lotnictwa aż się palą. Żeby im koniecznie taką modelarnię zorganizować.

— Słusznie! — podchwycił Dżimiter. — Ma ą rację! Czytałem niedawno w prasie, że i najsławniejsi nasi lotnicy zaczynali od modelarstwa. Kto wie, co w takim siedzi? Dłubie, dłubie, a wyrośnie, towarzysze, lotnik pierwszej klasy!

— Wy, Wadimie Izmałłowiczu, macie rację — odparł Dułman, zwracając się do Antonowa. — Modelarnia powinna być, zgoda. Wychowuje i uczy — zgoda. Ale... przecież my ma-

* * *

Kiedy po trzech tygodniach przyleciał samolotem towarzysz Karamdżejew z Okręgowego Komitetu DOSAW, aby otworzyć zorganizowaną już modelarnię, ta sama sala tonęła w czerwieni sztandarów. Pod portretami Lenina i Stalina wisiały portrety Czkałowa, Pokryszkina i Kożeduba. W klubie aż w oczach się mieniło od pionierskich i komsomolskich krawatów.

Towarzysz Karamdżejew po omówieniu roli partii i jej genialnego wodza — Stalina w organizowaniu radzieckiego lotnictwa powiedział do pionierów po prostu:

— No i cóż chłopcy! Uczcie się, pracujcie w organizacji komsomolskiej, pracujcie w modelarni. Pamiętajcie, że dla każdego z was droga do lotnictwa jest otwarta.

* * *

Oczywiście, pionierom i komsomolcom nie trzeba było tego dwa razy powtarzać. Pod troskliwą opieką instruktora Komarowa praca w modelarni im Walerego Czkałowa (tak ją chłopcy nazwali) ruszyła od razu — jak to się mówi — na pełny gaz. Już po dwóch tygodniach wystartował pierwszy model, zbudowany przez Wołodię Mikulicha. Wystartował co prawda bardzo nieszczęśliwie, bo po lądowaniu nie było już co zbierać ale... czy jest się czym przejmować? Po dwóch miesiącach zostały urządzone (wobec wszystkich mieszkańców kołchozu!) zawody o tytuł mistrza modelarni, który przypadł w udziale Dymitrowi Brabandżijewowi. Modele były coraz posłuszniejsze kraksy zdarzały się coraz rzadziej.

W maju wyjechali na przeszkolenie lotnicze do najbliższego aeroklubu DOSAW dwaj najstarsi modelarze Tiuchtin i Tatarow, odprowadzani zazdrosnymi spojrzeniami młodszych kolegów.

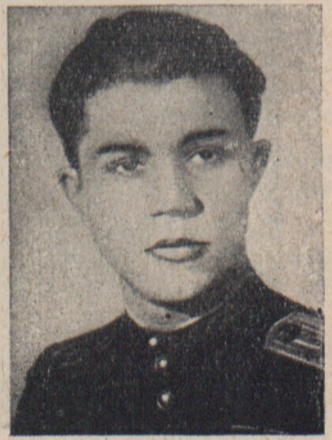
* * *

— No, tak, towarzysze widzę, że mieliście słuszność! — powiedział Dułman, spoglądając na papier, który trzymał w ręku.

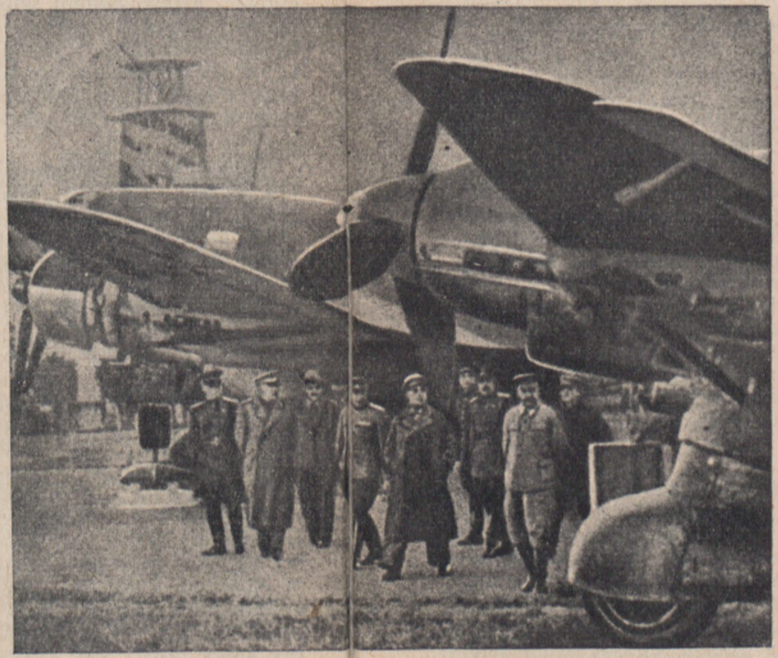
Była to ni mniej ni więcej, tylko pochwała z Centralnego Komitetu DOSAW. Tak jest, pochwała za wzorowe prowadzenie modelarni, za propagandę lotnictwa i doskonałe wyniki wyszkolenia.

Komarow i Antonow promienieli z radości.

— Zobaczycie, Josifie Aramowiczu — zapewniali jeden przez drugiego — nasz kołchoz będzie w całej republice sławą „skrzydlatego kołchozu"! **(w.g)**



ROCZNICA ZWYCIĘSTWA POD STALINGRADEM



Na zdjęciu: Generalissimus Józef Stalin ogląda zdobyty pod Stalingradem hitlerowski sprzęt bojowy.

Osiem lat temu, na początku lutego 1943 roku rozegrała się ostatecznie jedna z największych bitew podczas drugiej wojny światowej — słynna bitwa pod Stalingradem. Zakończyła się ona wielką klęską wojsk faszystowskich, które straciły w ciągu kilkunastu tygodni tysiące poległych i rannych, nieprzeliczone ilości sprzętu bojowego, czołgów, samolotów. Do niewoli dostał się cały sztab marszałka von Paulusa.

Klęska wojsk hitlerowskich była dla nich początkiem końca. Była jednocześnie początkiem wspaniałego, zwycięskiego marszu Armii Radzieckiej, który zakończył się w samym sercu faszystowskiej bestii — w Berlinie, niosąc wolność i sprawiedliwość społeczną narodom południowej i wschodniej Europy. Porażka faszystów pod Stalingradem była wspaniałym dowodem bezprzykładnego bohaterstwa żołnierza radzieckiego, jego bezgranicznego poświęcenia i umiłowania socjalistycznej ojczyzny, była dowodem nieugiętej woli zwycięstwa narodów radzieckich i wyższości stalinowskiej nauki wojennej.

Dziś Stalingrad jest już zupełnie odbudowany, nie ma ani śladu z potwornych zniszczeń wojennych. Znów w Stalingradzie jeżdżą trolleybusy, dzieci chodzą do szkół, robotnicy do fabryk. W Stalingradzie znajduje się słynna Stalingradzka Szkoła Lotnicza, wychowująca kadry stalinowskich sokołów. Dzień w dzień nad odrodzonym miastem przelatują samoloty, na których młodzi piloci uczą się opanowywać po mistrzowsku sztukę latania.

Stalingrad — miasto bohater, to symbol pokojowej polityki Związku Radzieckiego, to symbol siły i niezwyciężoności naszego obozu, któremu przewodzi Związek Radziecki. (wig)

Z lewej: dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, komsomolec Aleksander Mołodczyj. Jest on wychowankiem aeroklubu DOSAW w Woroszyłowgradzie. Wykonał 311 lotów bojowych w czasie 1 324 godzin.

Z prawej: Związek Radziecki posiada setki świetnie wyszkolonych pilotek wyczynowych. Obok mężczyzn, kobiety - lotniczki ustalają nowe cenne rekordy we wszystkich dziedzinach lotnictwa.



PIERWSZY RAZ W ŻYCIU SAMOLOTEM

Jak podaje prasa radziecka, gazetka ścienna jednego z sowchozów w Turkmeńskiej Republice Socjalistycznej zamieściła artykuł 108-letniego mieszkańca kołchozu Emira Basz-Bendżaja, który otrzymał ostatnio tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej za wspaniałe wyniki, uzyskane w hodowli pewnego gatunku owiec Basz-Bendżaj, który pomimo podeszłego wieku cieszy się doskonałym zdrowiem, odbył podróż do Moskwy drogą powietrzną i tak oto opisuje swoje wrażenia:

„Leciałem samolotem po raz pierwszy w mym długim życiu. W młodości wędrowałem wiele po Turkmenii w poszukiwaniu zarobku, znam ją i kocham od dzieciństwa. Ale jakże inna jest ona dziś! Mosty i linie kolejowe tam, gdzie dawniej hasały tylko kozice i świstaki; tamy kładą kres kaprysom rzek; samoloty przelatują nad niebotycznymi górami. Jakże jestem szczęśliwy, że dożyłem tych wspaniałych, szczęśliwych czasów!"

NAJLEPSZA PILOTKA

Jedną z najlepszych pilotek riazańskiego aeroklubu DOSAW jest Tatiana Władymirowicz, 23-letnia studentka Instytutu Technicznego w Riazaniu. Zajmuje się ona już od trzech lat sportem szybowcowym osiągając w tej dziedzinie bardzo dobre wyniki. Tak np. w ubiegłym roku na regionalnych zawodach szybowcowych odniosła duży sukces, zdobywając pierwsze miejsce w konkurencji przelotów docelowych na szybowcu jednomiejscowym oraz dwa drugie miejsca w konkurencjach lotu po trójkącie nawigowanym i lotu po trasie łamanej z orientacją terenową.

Tatiana Władymirowicz jest aktywnym członkiem organizacji komsomolskiej oraz rady fabrycznej w Instytucie Technicznym. Według jej słów, wyniki swoje zawdzięcza ona sumiennemu i przemyślanemu przygotowaniu naziemnemu przed każdym lotem oraz dokładnej znajomości teorii aerodynamiki i mechaniki lotu. Jej stałą dewizą jest: ani jednego dnia bez zdobycia nowych umiejętności lotniczych.



Szybownictwo radzieckie zajmuje czołowe miejsce na świecie pod względem ilości i jakości wyczynów. Na zdjęciu: piloci Aeroklubu im. W. Czkałowa w Moskwie, w czasie treningu.

KOŁO DOSAW W LENINGRADZIE

Członkowie koła nr 27 DOSAW przy Zakładach im. Łomonosowa w Leningradzie prowadzą intensywną pracę szkoleniową. Ostatnio członkowie koła pod kierownictwem instruktora Szewczenki przechodzą kurs nawigacji lotniczej. Oto jak wygląda wykład, prowadzony przez instruktora Szewczenkę:

Każdy uczeń siedzi przy oddzielnym stole i otrzymuje mapę, busolę i potrzebne przybory nawigacyjne. Instruktor ogłasza np. temat omawianego zadania, ilustrując go przejrzystymi rysunkami na tablicy, a każdy z uczniów przenosi treść zadania na mapę ćwiczebną. Dla utrwalenia materiału, instruktor daje do samodzielnego rozwiązania zadanie w zakresie przerabianego tematu i za pierwszą poprawną odpowiedź przyznaje trzy punkty, za drugą — dwa, za trzecią — jeden. W ten sposób między uczniami istnieje współzawodnictwo, polegające na zwiększonym tempie bezbłędnego rozwiązywania zadań.

Dla słabszych uczniów instruktor Szewczenko zorganizował dodatkowe godziny wykładów, dzięki czemu na egzaminach końcowych ocen celujących w nawigacji było 67 proc.

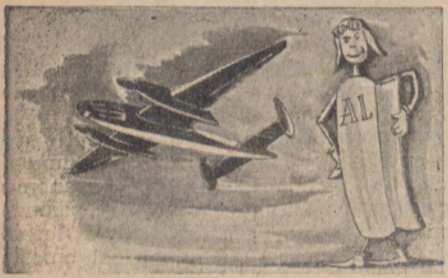
MASOWA PROPAGANDA LOTNICTWA

Tulski aeroklub DOSAW oraz komitet partyjny klubu przywiązują wielką wagę do spraw masowej propagandy lotnictwa. Wprowadzono tu ciekawą formę masowej pracy propagandowej, dającą w praktyce dobre wyniki. Mianowicie, członkowie aeroklubu i organizacji miejskiej DOSAW odwiedzają zebrania komsomolskie w szkołach i fabrykach i opowiadają o swym szkoleniu lotniczym, o lotnictwie oraz o sporcie lotniczym. Tego rodzaju odwiedziny wywołują zazwyczaj ożywioną dyskusję wśród młodzieży i zaznajamiają ją z lotnictwem. Najlepszymi wynikami poszczycić się mogą piloci Tiutin i Sadżajew oraz instruktor Kowalewski, który kieruje pracą masową swych uczniów.

USKRZYDLONE METALE

SREBRO Z GLINY

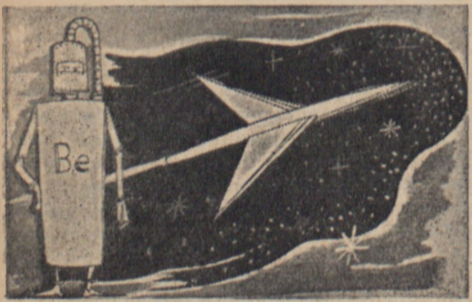
Często zdarza się, że do wielkich odkryć z początku nie przywiązuje się żadnej wagi. Kiedy w 80-tych latach XIX wieku otrzymano aluminium z boksytu, nie przypuszczano nawet, że to prawdziwe „srebro z gliny" pomoże człowiekowi opanować ocean po-



4. Nade mną pracowali hutnicy i oto ja już prawie wcale się nie utleniam! Samoloty wykonane ze mnie są tanie i nie ustępują trwałością stalowym! Ja, aluminium, jestem skrzydlatym metalem doby obecnej! Droga dla mnie!



5. Poczekaj aluminium! Magnez jest prawie dwa razy lżejszy od ciebie! Już wiele części samolotu wykonuje się ze mnie! Może to właśnie ja jestem skrzydlatym metalem przyszłości!



6. Zapomnieliście o mnie koledzy! Ja beryl, jestem tak lekki jak ty magnez, tak trwały, jak ty stal; nie utleniam się, mam wysoką temperaturę topnienia! Może to ja jestem metalem wielkich szybkości i przyszłych lotów kosmicznych?

wietrzny i stanie się materiałem dla jego skrzydeł. Cena aluminium była w tym czasie bardzo wysoka i ten miękki, słaby metal używany był tylko do wyrobu artystycznych ozdób.

Lecz szybko aluminium przeszło z rąk jubilera w ręce konstruktora. Mały ciężar właściwy tego metalu nasunął myśl zastosowania go w lotnictwie. Na przeszkodzie stała jedynie jego mała wytrzymałość. Nie można przecież budować samolotu z materiału, który chociaż jest bardzo lekki, jest jednak mniej trwały niż drzewo.

Chemicy i metalurdzy zaczęli kombinować. Okazało się że jeżeli stopić aluminium z niewielką ilością innych metali, to otrzyma się stop różniący się znacznie swoimi mechanicznymi i fizyko - chemicznymi właściwościami od aluminium pierwotnego. Szczególnie dobrymi właściwościami odznaczył się stop aluminium z miedzią, manganem i magnezem. Ten klasyczny stop nazwany duralem znalazł szerokie zastosowanie w lotnictwie. Spełnia on niezbędne warunki, wymagane od materiału lotniczego, a cena jego jest o wiele niższa od ceny czystego aluminium.

O dalszym rozwoju materiałów lotniczych i ich zastosowaniu do budowy samolotów, opowiemy w drugiej części tego artykułu.

ALUMINIUM CZY STAL

Wiemy już, że szerokie zastosowanie przy budowie samolotów znalazł dural. Stop ten jest lekki jak drzewo i wytrzymały jak stal, ma jednak wielką wadę — łatwo ulega korozji, strasznemu wrogowi wielu metali.

Gryząca rdza niszczyła kadłub, skrzydła i podwozie samolotu. Trzeba było przedsięwziąć szybkie i skuteczne środki zaradcze. Walka z korozją poszła w dwóch kierunkach: 1) w kierunku stworzenia takiego stopu aluminium, który nie ulegałby działaniu korozji i 2) w kierunku zamiany aluminium przez stal.

Na pierwszy rzut oka ten drugi kierunek wydaje się niewykonalny. Bo przecież jak można zamienić dural, którego ciężar właściwy wynosi 2,8 na stal o ciężarze właściwym 7,8? Przecież w takim wypadku samolot będzie 3 razy cięższy i wcale nie wzniesie się w powietrze! A z drugiej strony stal z domieszką niklu, chromu i niektórych innych metali pozbawiona jest wielkiej wady duralu — nie rdzewieje i nosi nawet nazwę stali nierdzewnej. Jak rozwiązać to zagadnienie?

I oto radziecki konstruktor A. Putiłow tworzy oryginalną konstrukcję samolotów „Stal-2" i „Stal-3", których zasadniczym materiałem budowlanym jest stal nierdzewna. Możliwe to było tylko dzięki mistrzowsko obmyślanej konstrukcji tego samolotu, którego ciężar okazał się taki sam, jak ciężar samolotu zbudowanego z duralu.

Zdawałoby się zatem że stal zwyciężyła aluminium. Jest przecież wytrzymała, wygodna do obróbki, nie boi się morskiej wody czy wilgotnego powietrza, nie rdzewieje. Jednak stal nierdzewna okazała się materiałem zbyt drogim.

Dlatego też nowe, udoskonalone gatunki duralu, wytrzymałe, lekkie i znacznie uodpornione na działanie korozji zwyciężyły i obecnie stanowią podstawowy materiał w seryjnej produkcji samolotów.

METALURDZY NIE ZAWODZĄ

Okazało się jednak, że nawet najbardziej udoskonalone gatunki duralu mają zbyt małą wytrzymałość na rozerwanie i ustępują pod tym względem stali. Trzeba było zastosować jakieś środki, kóre zwiększyłyby wytrzymałość metalu.

Głos zabrali metalurdzy i dowiedli, że dzięki obróbce termicznej można uzyskać większą wytrzymałość duralu. Niektóre stopy aluminium posiadają tę cenną właściwość, że pozwalają się hartować. Odbywa się to w ten sposób, że metal nagrzewa się najpierw do wysokiej temperatury a potem raptownie studzi. Tą drogą wiele stopów aluminium osiągnęło wytrzymałość najwyższych gatunków stali.

ULTRALEKKIE STOPY

Doszliśmy więc do wniosku, że w dobie obecnej największe zastosowanie w budowie samolotów mają, dzięki swym wszechstronnym własnościom stopy aluminium. Ale czy nie istnieją materiały, które nie ustępując duralowi własnościami, przewyższałyby go pod względem lekkości?

Przecież im lżejszy będzie samolot, tym większa może być jego szybkość, tym więcej może zabrać ładunku, tym wyższy osiągnąć pułap. Okazuje się, że są takie materiały.

Badając najbardziej nadające się do budowy samolotów metale, uczeni nie mogli nie zauważyć błyszczącego, twardego, mało spoistego magnezu. Szczególnie uderza jego wyjątkowo mały ciężar właściwy, wynoszący zaledwie 1,74, czyli prawie dwa razy mniej niż aluminium! Podobnie jak aluminium w stanie wolnym w przyrodzie nie występuje. Pod względem zasobów w skorupie ziemskiej magnez zajmuje trzecie miejsce — po aluminium i żelazie.

Ale... znów jest ale. Magnez utlenia się jeszcze silniej niż aluminium, dlatego też, a także z powodu małej wytrzymałości, zastosowanie magnezu w lotnictwie w postaci naturalnej jest niemożliwe.

Metalurdzy znów wzięli się do rozwiązania trudnego zadania. Należało zachowując przewagę magnezu w ciężarze zwiększyć jego wytrzymałość i uchronić od szkodliwego działania korozji. W wyniku długich prac otrzymano stop magnezu z cynkiem, aluminium i manganem nazwany „elektronem" z powodu jego żółtego, podobnego do bursztynu koloru (jak wiadomo w starożytności bursztyn nazwano elektronem). Obecnie ten zasadniczy stop rozwinął się w cały wachlarz ultralekkich pokrewnych stopów. Stopy magnezu zdecydowanie wkraczają w szeregi materiałów budowlanych lotnictwa. Co prawda nie są one jeszcze tak odporne na korozję jak stopy aluminium i droższe są od nich, ale te trudności z biegiem czasu na pewno zostaną pokonane. Należy oczekiwać, że w niedługim czasie pojawią się samoloty zbudowane z ultralekkich stopów magnezu.

Ma jednak magnez poważnego rywala. Jest nim beryl — biały, twardy metal.

(c. d. ze str. 74)

Trudno uwierzyć, że piękne, różnokolorowe, kryształowe związki berylu staną się być może w przyszłości podstawą lotnictwa. Już teraz beryl zajmuje trwałą pozycję w konstrukcjach lotniczych.

Beryl jest niestety mało rozpowszechnionym metalem. Jego zasoby w skorupie ziemskiej wynoszą zaledwie 0,003%, co zwiększa jego cenę. Ale wyjątkowo sprzyjające właściwości berylu — duża odporność na korozję, mały ciężar właściwy (1.85) i wysoka temperatura topnienia (1285°) — wróżą mu wielką przyszłość w lotnictwie.

SPOJRZENIE W PRZYSZŁOŚĆ

Aluminium i magnez zajęły w nowoczesnej technice czołowe miejsce, tak że mówi się o „wieku lekkich metali", który rzekomo nastąpi po „wieku żelaza". A przecież ani aluminium, ani magnez, ani beryl nie ujawniły jeszcze wszystkich swoich możliwości — są to jeszcze w dużej mierze metale przyszłości.

Chemia dnia jutrzejszego da niewątpliwie lotnictwu nowe, doskonalsze materiały zdolne do pracy w najcięższych warunkach. Ze stopów lekkich jak drzewo i mocnych jak stal budować się będzie nowe stratosferyczne samoloty. Ludzkość znajduje się u progu panowania wspaniałych „skrzydlatych metali" przyszłości.

tłum. z ros. R. FRENKIEL

CO WIEMY O SPADOCHRONACH?

Być może nie raz, podziwiając skoki z samolotu przyszło Ci do głowy takie pytanie: czy jest sens, aby człowiek narażał na niebezpieczeństwo swoje życie, tak chronione w ustroju socjalistycznym?

Aby odpowiedzieć na to pytanie i abyś zrozumiał, że wykonywanie skoków z samolotu nie jest narażeniem życia ludzkiego, pragnę zapoznać Cię z istotą i podstawowymi zagadnieniami tej dziedziny sportu.

O tym, że spadochroniarstwo stało się sportem nie trzeba chyba Ci mówić drogi Czytelniku, sam na pewno słyszałeś o rekordach radzieckich spadochroniarzy: Kajetanowa, Jedowkimowa czy pułkownika Romaniuka i wiesz o tym, że Związek Radziecki już przed 1939 rokiem miał w swym kraju około dwóch milionów sportowców-spadochroniarzy.

Przytaczając słowa J. Stalina skierowane do Walerego Czkałowa: „Życie człowieka jest dla nas cenniejsze od maszyny", w których przebija troska o człowieka, dochodzimy do wniosku, że spadochroniarstwo w dobie obecnej nie przedstawia żadnego ryzyka dla życia ludzkiego, inaczej bowiem Związek Radziecki w żadnym wypadku nie zgodziłby się na narażanie na niebezpieczeństwo swoich obywateli. Fakt, że prawie wszystkie rekordy spadochronowe należą do skoczków radzieckich świadczy o ich doskonałym opanowaniu techniki skoku, o najlepszych w świecie podstawach naukowych i metodach, jakie opracowali spadochroniarze radzieccy.

* * *

W odległych od nas czasach niespokojny geniusz ludzki pobudzany fantastycznymi legendami i mitami wytrwale pracował nad wynalezieniem przyrządu, (jakim jest spadochron) zmniejszającego szybkość opadania ciężarów (człowieka lub towaru) z pewnej wysokości na ziemię. Leonardo da Vinci wniósł do spadochroniarstwa swoje obliczenia powierzchni czaszy, (w przybliżeniu zgodne z obliczeniami dzisiejszymi). Inni pionierzy tej dziedziny sportu swymi doświadczeniami dali możność zaobserwowania zachowania się różnych kształtów spadochronu w powietrzu. Tak więc dowiedziono, że spadochron o kształcie płaskiej płyty stawia największy opór (co wiemy teraz dokładnie z aerodynamiki — współczynnik oporu dla płaskiej płyty $C_x = 0,64$) ale jest niestateczny. Spadochron o kształcie stożka odwróconego podstawą ku górze jest bardzo stateczny, ale szybkość opadania jest za duża i siły działające na powierzchnię spadochronu potrafią go zniszczyć (śmiertelny wypadek Coellinga w 1894 roku).

Kształtem najodpowiedniejszym spadochronu, zapewniającym mu stateczność i bezpieczną szybkość opadania jest płytka czasza kulista.

W miarę rozwoju lotnictwa a więc z chwilą wynalezienia balonu, a później samolotu wprowadzano coraz to nowe ulepszenia, jak np. zastąpiono konstrukcję sztywną (tzn. szkielet czaszy z materiału sztywnego — drzewa, obciągnięty tkaniną, tkaniną miękką, wprowadzono otwory w środku czaszy dla upływu nadmiaru powietrza gromadzącego się pod czaszą w czasie opadania, udoskonalono uprząż spadochronową i wreszcie wynaleziono niezawodny w otwarciu pokrowiec mieszczący czaszę z linkami nośnymi. Tego ostatniego wynalazku dokonał Rosjanin Gleb Kotielnikow w 1910 roku, zapewniając załogom samolotów i balonów niezależny od statków powietrznych pewny i bezpieczny środek ratunkowy. Od tej pory spadochroniarstwo wkroczyło na nowe tory. Spadochron znalazł szerokie zastosowanie. Ze spadochronami latają załogi samolotów, szybowców i balonów. Są to tak zwane spadochrony ratownicze, mające za zadanie zabezpieczenie życia pilota i załogi w wypadku potrzeby opuszczenia statku powietrznego podczas lotu. Spadochron, na którym skacze żołnierz z pełnym uzbrojeniem, gotowy natychmiast po wylądowaniu do akcji — jest spadochronem bojowym lub desantowym.

(c. d. na str. 76)



Na rysunku od lewej: skoczek w komplecie ćwiczebnym (1 — główny spadochron — plecowy; 2 — zapasowy — piersiowy). Z prawej: spadochron ratowniczy — siedzeniowy (3).

Na rysunku poniżej: 1 — spadochron ratowniczy; 2— spadochron desantowy; 3 — zestaw ćwiczebny (spadochrony: główny i pomocniczy). Są to spadochrony osobowe. Na pozycji 4 — spadochrony towarowe.



O SPADOCHRONACH

I wreszcie trzeci rodzaj spadochronów, to spadochrony ćwiczebne. Składają się z dwóch spadochronów: głównego i zapasowego, umocowanych na jednej uprzęży. Zestaw taki nazywamy kompletem ćwiczebnym i służy on do wykonywania skoków szkolnych przez początkujących i skoków treningowych przez bardziej zaawansowanych skoczków spadochronowych. Szybkość opadania na jednym (głównym) spadochronie wynosi 4—5 m/sek, co daje w konsekwencji zupełnie wolne od wszelkich obrażeń cielesnych zetknięcie się z ziemią. Podane wyżej rodzaje spadochronów biorąc z punktu widzenia ich przeznaczenia nazwiemy spadochronami **osobowymi.**

Spadochrony używane dla przeniesienia jakiegoś ładunku (żywność, lekarstwa, broń, amunicja itp.) będą spadochronami **towarowymi.**

Istnieje jeszcze podział spadochronów według sposobu otwierania na: samoczynne tzn. takie, które otwierają się bez woli skaczącego, przy pomocy liny zaczepionej w samolocie i wolne — otwierane wyłącznie przez skoczka. Spadochronami samoczynnymi są wszystkie spadochrony towarowe i desantowe. Do spadochronów wolnych zaliczamy spadochrony ratownicze i ćwiczebne.

Ze względu na umiejscowienie rozróżniamy spadochrony: plecowe, piersiowe i siedzeniowe.

W kompletach ćwiczebnych stosuje się zestawy plecowo-piersiowe, gdzie spadochronem głównym jest spadochron plecowy, i siedzeniowo-piersiowe, gdzie spadochronem głównym jest spadochron siedzeniowy.

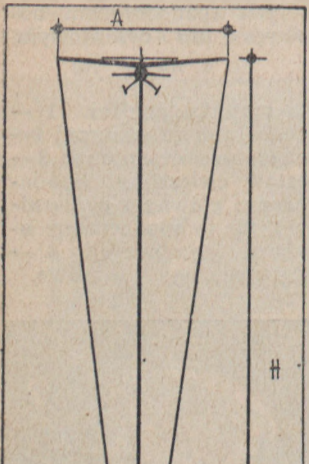
B. PLAMOWSKI

JAK OKREŚLIĆ WYSOKOŚĆ LOTU MODELU?

Szanowna Redakcjo!

Wpadłem na pomysł łatwego określania bez żadnych przyrządów, przybliżonej wysokości lotu modelu czy samolotu. Chciaż sposób ten jest stary, sądzę, że rzadko który modelarz czy miłośnik lotnictwa używa go. Dlatego pragnę podzielić się nim z czytelnikami SiM-u.

Obserwując lecący nad nami model, często pragnęlibyśmy wiedzieć, na jakiej znajduje się wysokości. Bardzo łatwo ją w przybliżeniu określić bez żadnych przyrządów, znając tylko rozmiary modelu i o ile model znajduje się w przybliżeniu „nad głową". Sposób ten jest stary jak świat i podobne sposoby pomiaru są często używane do mierzenia szerokości rzek, czy wysokości drzew. Zasadę wyjaśnia rysunek i wyciągnięta z niego proporcja

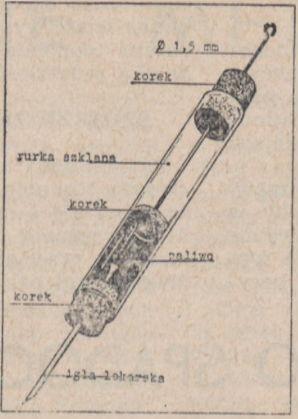


$$\frac{A}{B} = \frac{H}{C}$$

Aby więc móc zmierzyć wysokość lotu modelu należy zmierzyć odległość od końca do końca wyciągniętej pionowo ręki. Kiedy model znajduje się nad nami należy trzymaną w wyciągniętej pionowo ręce linijką zmierzyć rozpiętość (lub długość) modelu. Następnie powyższą długość, wyciągniętej ręki i rozpiętość modelu, wyrażone w metrach podstawić do wzoru $H = \frac{A \times C}{B}$, który jest wyciągnięty z wyżej napisanej proporcji. Otrzymamy wysokość w metrach. Tym samym sposobem można określić wysokość lotu samolotów, balonów, latawców i inne. Im dokładniej są wykonane pomiary i im bardziej „nad głową" znajduje się model czy samolot, tym dokładniejszy otrzymamy wynik. Warto spróbować!

Andrzej Jędrzejewski
Warszawa 33, ul. Czeska 17

KĄCIK WYMIANY DOŚWIADCZEŃ



Praktyczną strzykawkę do napełniania zbiorników paliwem można wykonać z kawałka rurki szklanej (dł. 200 mm i średnica 20 mm), trzech korków, drutu stalowego i igły lekarskiej. Sposób wykonania ilustruje rysunek. Muszę dodać, że tak wykonana strzykawka służy mi od dwóch lat, działając bez zarzutu.

Andrzej Matuszewski
Ostróda
ul. Świerczewskiego 6a

KARTONOWY MODEL SZYBOWCA

(opis do planu na str. 78)

Wobec dużego zainteresowania naszych Czytelników modelami kartonowymi, zamieszczamy z kolei plan wykonawczy kartonowego modelu szybowca w opracowaniu czechosłowackiego modelarza W. Prochazki.

Plan modelu podano w wielkości naturalnej tak, że wystarczy przerysować go na cienki karton (najlepiej grubości 0,25 mm.)

Spójrzmy na rysunek. Kadłub składa się z dwu części, oznaczonych cyframi 1 i 2, przy czym na rysunku 2 podano wzmocnienie wnętrza kadłuba. Miejsca zgięć oznaczono literami A, B i C. Po złożeniu kadłuba i wklejeniu wzmocnienia kadłub jest gotowy.

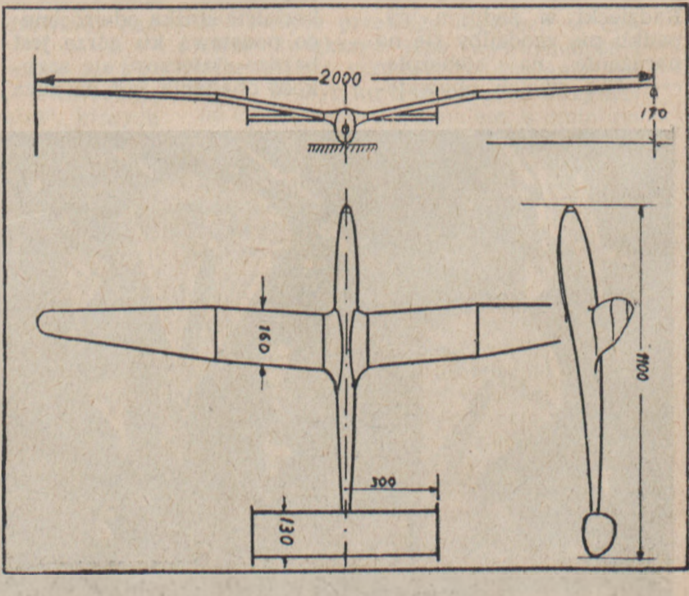
Obecnie wycinamy skrzydła zaginając obrzeża na przedniej i tylnej krawędzi. Następnie nadajemy skrzydłom kształt „V" podwójnie załamany w miejscach „D" i „F". Przyklejeniem skrzydeł w sposób podany na rysunku 3 kończymy pierwszy etap pracy.

Pozostają jeszcze stateczniki podane na rysunkach 4 i 5. Stateczniki posiadają w miejscach sklejenia niewielkie ząbki, służące jako podstawa do przyklejenia.

Ze względów estetycznych można krawędzie natarcia okleić kolorową bibułką według wzoru podanego na rysunku. **B. B.**

CO BUDUJĄ MODELARZE

Model szybowca wyczynowego konstr. Jerzy Talik, Ostrowiec Kiel. Zaprojektowany na III Zimowe Zawody Model. Lat. Model wyk. całkowicie z materiałów krajowych. Pow. nośna — 33 dcm kw, ciężar całk — 528 g, obc. jedn — 16 g dcm kw., profil skrzydła — RAF — 32, stateczników — Naca 0009, skręcenie aerodynamiczne i geometryczne — 2°.



Z DZIEJÓW LOTNICTWA POLSKIEGO

MACHINA POWIETRZNA

JÓZEFA OSIŃSKIEGO

Każdy z Was zna dziesiątki tytułów różnych współczesnych gazet i czasopism. Wszyscy wiedzą, że tytuły te składają się z dwóch lub najwyżej trzech wyrazów. W dawnych czasach, np. w XVIII wieku było jednak inaczej. Zapewne zdziwicie się bardzo, jeżeli wymienię tu Wam tytuł czasopisma składający się z przeszło dwudziestu wyrazów. Dziwne, co?

A jednak posłuchajcie.

W roku 1784 wychodziło w Warszawie czasopismo pod nazwą: **„Magazyn Warszawski Pięknych nauk, kunsztów i różnych wiadomości dawnych i nowych, dla zabawy i pożytku osób obojgu płci, wszelkiego stanu i smaku".** Trochę za długie, co?

Dlaczego wspominam o tym czasopiśmie?

Po prostu dlatego, że jest ono związane z dziejami naszego lotnictwa. Właśnie w styczniu w 1784 roku w piśmie tym ukazał się pierwszy polski artykuł traktujący o lotnictwie pt. „Balony latające. Żegluga powietrzna".

W artykule tym nieznany nam już dzisiaj autor rozważa możliwości rozwoju balonów i w ogóle żeglugi powietrznej na tle pierwszych prób z balonami w Polsce (Śniadecki i Jaśkiewicz) i we Francji (Mongolfier).

Pierwsze udane próby balonów pobudzają i innych do różnego rodzaju prac teoretycznych na ten temat. Rozważa się już możliwości przyszłej komunikacji powietrznej.

W Warszawie, gdzie lataniem interesował się żywo znany fizyk, profesor szkoły Pijarów Józef Osiński (o którym już uprzednio wspominałem) ukazała się w 1784 r. druga jego praca o lotnictwie pt. „Robota Machiny Powietrznej Pana Mongolfier". W przedmowie do Czytelnika **autor** między innymi pisze (cytuję dosłownie):

„W roku 1783 wydałem książeczkę pod tytułem: Gatunki powietrza odmiennego od tego, w którym żyjemy z Figurami; w kilka Miesięcy po wydaniu wspomnianey Książeczki, Pan Mongolfier zrobił machinę podobną do Kuli, która na powietrze wzniosła się, że zaś tej machiny istotną częścią jest stałoplyn zapalaiący się, iey robotę wyłożyć za rzecz potrzebną osądziłem. Takowe opisanie ma mieysce po § 84 wzmiankowanej


KULI
AEROSTATYCZNEY
rożnych aż dotąd doświadczeń
Opis dostateczny.

w Krakowie 1784.
w Drukarni Ignacego Grobla Typografa i Bibliopoli Jego Krolewskiey Mości.

Strona tytułowa książki pt. „Kuli Aerostatyczney rożnych aż dotąd doświadczeń Opis dostateczny", która ukazała się w r. 1784.

Książeczki. Figury, które tu wspominam, tamże znajduią się... Stałopłyn to samo znaczy co Gaz, więc przyzwyczajeni do ostatniego słowa, za pierwsze mogą go użyć".

O ile w swej pierwszej książce (Gatunki powietrza) Osiński zajmuje się omówieniem wykorzystania powietrza dla wzlotu balonów, o tyle w drugiej na podstawie doświadczeń czynionych przez Mongolfiera, wybiega daleko myślą naprzód. Interesujące są na przykład jego pierwsze próby obliczenia tzw. „rentowności", a inaczej opłacalności podróży powietrznej.

Posłuchajcie jak Józef Osiński przeprowadzał swoją kalkulację (cytuję dosłownie z książki):

„Według ostatniego rachunku, machina lekszа iest od powietrza 20.000, więc na nią możnaby ładować towaru przynaymniey 100 cetnarów.. i te od miasta do miasta przewodzić, przeto koszt na nią łożony z zyskiem wróciłby się. Bo Furmanowi za przewiezienie cetnara towaru z Krakowa do Warszawy płaci się zł. 12, więc od sta cetnarów płaci się zł. 1 200; niech machina w Roku iednym z Warszawy do Krakowa poydzie dziesięć razy, i tyleż razy z Krakowa do Warszawy, więc w Roku przewiezie towaru 2 000 cetnarów, od których płaci się Furmanowi 24 000. przeto w Roku tyleby na niey zyskiwano; imby zaś częściey chodziła, tymby więcey zysku przyniosła..."

Józef Osiński nie poprzestał oczywiście na tych rozważaniach. W zakończeniu swej książki pisze między innymi następujące słowa:

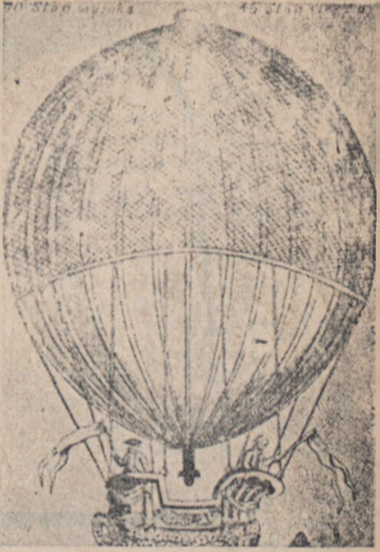
„Na koniec możnaby ich używać (tj. balonów — przyp. mój) na robienie kart topograficznych przynaymniey, gdy czas iest bardzo spokojny..."

Słowa powyższe muszą zapewne wzbudzić wśród Was podziw nad genialną zdolnością przewidywania, jaką spotykamy u tego uczonego.

Niewątpliwie prace Osińskiego przyczyniły się w owym czasie w bardzo wielkim stopniu do spopularyzowania latania w Polsce. Niestety — w tym okresie tj. do 1784 roku żaden z Polaków nie zdołał jeszcze wznieść się w powietrze. Nastąpiło to dopiero u nas w cztery lata później.

Podczas, kiedy cała Europa a z nią i Polska z zachwytem przyjęła wiadomość o pierwszym wzlocie człowieka we Francji, wyczyn rosyjskiego chłopa spod Riazania Kriakutnoja (pierwszy wzlot na balonie na świecie) poszedł w zapomnienie.

Historia rosyjska wspomina o tym, że kiedy 50 lat po locie Kriakutnoja Paryż „szalał" z powodu wzlotu braci Mongolfier,



Rysunek balonu z „Magazynu Warszawskiego", zamieszczony w artykule pt. „Balony Lataiące. Żegluga powietrzna" (rok 1784).

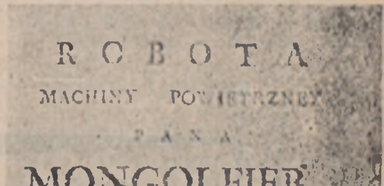
rosyjski wynalazca wygnany z Riazania uciekł do Moskwy, unikając w ten sposób spalenia żywcem. Taki był los pierwszego wynalazcy balonu.

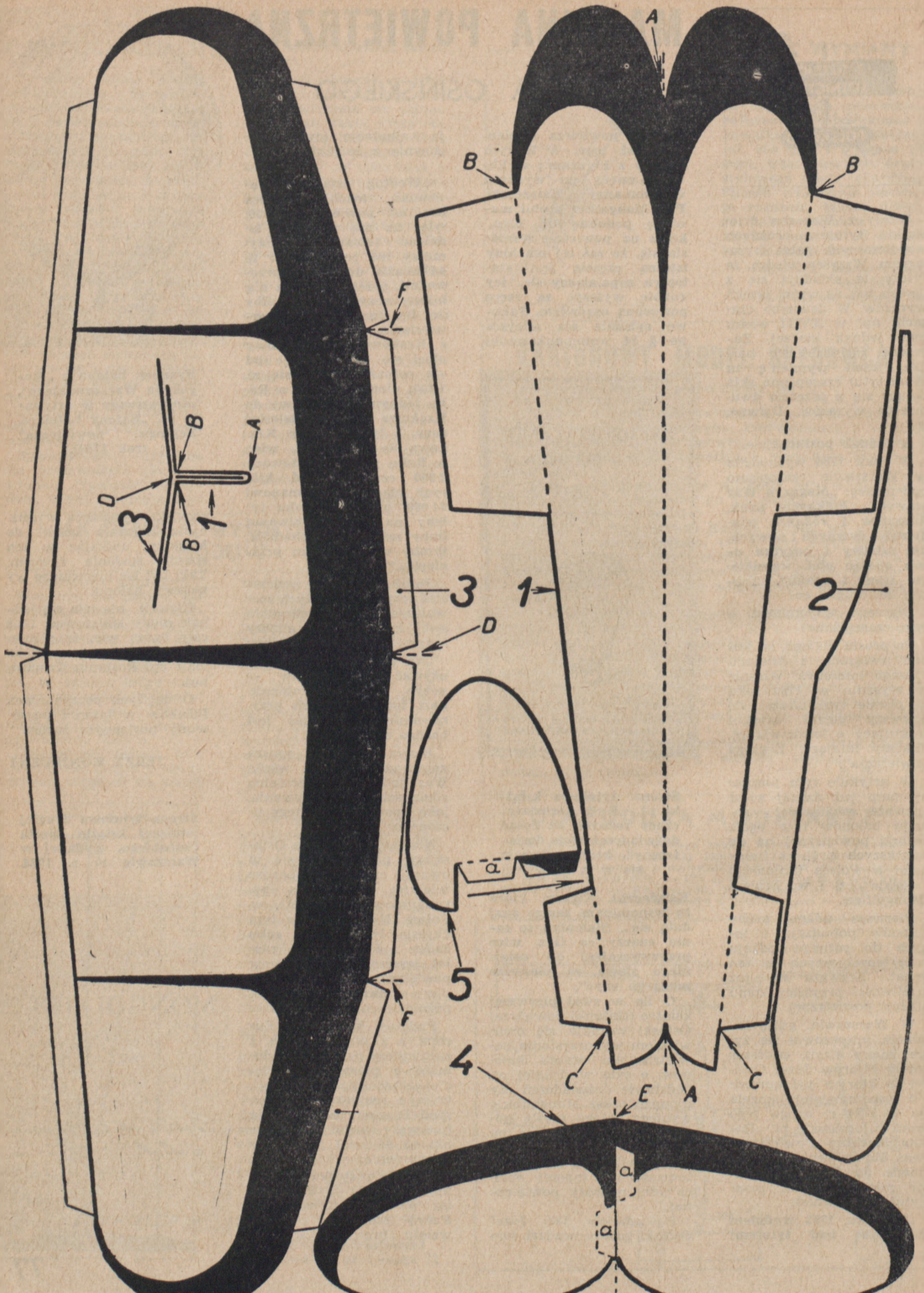
Historii nie uda się jednak nigdy sfałszować. Dziś cały świat wie, że pionierem pierwszego lotu na balonie był Rosjanin Kriakutnoj.

O dalszych poczynaniach Polaków w lataniu pomówimy następnym razem.

JERZY KONIECZNY

Strona tytułowa drugiej lotniczej książki Józefa Osińskiego, wydanej w Warszawie w r. 1784.


ROBOTA
MACHINY POWIETRZNEY
PANA
MONGOLFIER
WYŁOZONA
PRZEZ
X. JÓZEFA OSIŃSKIEGO
w WARSZAWIE



A
B
B
F
B
A
D
3
1
B
3
1
2
D
F
5
a
a
a
4
E
C
A
C

POCZTA LOTNICZA

Poniższa „Poczta" — to odpowiedzi na pytania z różnych dziedzin. Pytań w sprawie szkolenia lotniczego jest, oczywiście, najwięcej. Oddajemy głos kol. **Franciszkowi Witkowskiemu z Kalisza** i — prosimy o uwagę wszystkich zainteresowanych:

„Gdzie odbywają się teoretyczne kursy szybowcowe, od ilu lat można zostać na taki kurs przyjętym, jakie dokumenty są potrzebne przy zgłoszeniu na szkolenie szybowcowe i jakie — na szkolenie silnikowe? Mam lat 13 i chodzę do 6-ej klasy szkoły podstawowej".

Teoretyczne szkolenie szybowcowe kandydaci na pilotów przechodzą obecnie razem ze szkoleniem praktycznym, tj. na sześciotygodniowym kursie pilotażu — na szybowisku Ligi Lotniczej. Aby zostać przyjętym na szkolenie, należy złożyć w tym celu podanie do Zarządu Powiatowego (lub Miejskiego) Związku Młodzieży Polskiej. ZMP kieruje kandydatów na szkolenie — do odpowiednich placówek Ligi Lotniczej, gdzie komisje lekarsko-lotnicze przeprowadzają badania i przydzielają kandydatów na poszczególne turnusy szkolne.

Kandydaci na szkolenie w pilotażu szybowcowym powinni mieć ukończone przynajmniej 7 klas szkoły podstawowej oraz wiek od 16 do 18 lat włącznie. Warunki, jakim powinni odpowiadać kandydaci na kurs pilotażu silnikowego są następujące: wiek od 18 do 22 lat włącznie, obywatelstwo polskie, stan wolny (kawaler), wykształcenie — przynajmniej mała matura lub 9 klas szkoły podstawowej albo równorzędne szkoły zawodowej.

Do podania, które kandydat na szkolenie lotnicze składa w Zarządzie ZMP, należy dołączyć następujące dokumenty: własnoręcznie napisany życiorys, opinię partii, ZMP, ZHP lub innej organizacji (w zalakowanej kopercie), metrykę urodzenia lub uwierzytelniony odpis, świadectwo szkolne lub uwierzytelniony odpis, zaświadczenie obywatelstwa polskiego lub zaświadczenie, że kandydat stara się o nie, zaświadczenie o niekaralności, zaświadczenie lekarskie z zakładu pracy lub szkoły o stanie zdrowia.

Jesteście więc, kolego Franku, jeszcze za młodzi i musicie uzupełnić wykształcenie, aby móc rozpocząć naukę pilotażu. Pracujcie nadal aktywnie w Waszym Kole LL, uczcie się pilnie w szkole, a gdy przyjdzie odpowiedni czas, rozpocznijcie starania o przyjęcie Was na lotnicze szkolenie.

Kolegom: STANISŁAWOWI KAMIŃSKIEMU i JANOWI PIASECKIEMU z Opoczna nasuwają się m. in. następujące pytania: Kto ponosi koszta nauki na kursie szybowcowym? Czy można korzystać z internatu w czasie trwania kursu? Od kiedy rozpoczyna się nauka?

Koledzy, informujemy Was, że szkolenie lotnicze wszystkich stopni, zarówno teoretyczne jak i praktyczne, jest całkowicie bezpłatne. Fakt ten daje świadectwo ogromnym ułatwieniom, jakie ludowe państwo polskie czyni masom młodzieży robotniczej i chłopskiej, pragnącej uczyć się latać. Takie ułatwienia w nauce i troskliwa opieka nad młodzieżą garnącą się do lotnictwa — są możliwe jedynie w państwie, gdzie władzę sprawuje lud, a nie kapitaliści!

Odpowiadamy dalej: kandydaci przyjęci na szkolenie wyjeżdżają wiosną lub latem do szkoły szybowcowej Ligi Lotniczej i tam na cały okres nauki pilotażu otrzymują bezpłatnie zakwaterowanie, wyżywienie oraz odpowiednie ubranie. O zakwaterowanie zatem — nie kłopoczcie się, Koledzy, jest ono zapewnione.

I po trzecie: pierwsze turnusy szkoleniowe w szkołach szybowcowych LL rozpoczynają się w kwietniu br. Aby już wiosną zacząć uczyć się latać, trzeba oczywiście załatwić przedtem wszystkie formalności, tzn. złożyć w ZMP podanie, odpowiednie dokumenty, przebyć pomyślnie badania na komisji lotniczo-lekarskiej itp.

Odpowiadamy teraz kol. ZBIGNIEWOWI GRABOWSKIEMU z Dąbrowy Górniczej. Kol. Zbyszek zapytuje: „Gdzie się znajduje TSL (Techniczna Szkoła Lotnicza) lub jakaś inna szkoła lotnicza? Jakie są warunki przyjęć?"

Kolego, z treści Waszego pytania wynika, że niezbyt dobrze jesteście zorientowani w systemie lotniczego szkolenia. TSL jest szkołą wojskową, kształcącą techników i mechaników lotnictwa wojskowego. Aby móc się tam kształcić, trzeba mieć przede wszystkim odpowiednie uzdolnienia w kierunku technicznym, no i oczywiście — odpowiedni wiek i wykształcenie. To jednak — dalsza sprawa. Dla Was najważniejsze jest — jeśli poważnie myślicie o rozpoczęciu w przyszłości nauki w tym kierunku i poświęceniu się służbie w lotnictwie wojskowym — że do TSL możecie się dostać tylko z Ligi Lotniczej. Pamiętajcie: droga do wojskowych szkół lotniczych prowadzi przez Ligę Lotniczą!

Końcowe słowa odpowiedzi dla kol. Grabowskiego kierujemy również do kol. PAWŁA WOŹNIAKA z Prudnika oraz kol. JERZEGO ŚNIEDBAŁY z Chorzowa, który pragnie wstąpić w przyszłości do do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Kolego Jurku, macie jeszcze rok czasu do rozpoczęcia nauki pilotażu szybowcowego w LL. Rok ten wykorzystajcie na aktywną pracę w Kole LL, do którego powinniście się zapisać jak najszybciej. Dziękujemy Wam za szczere życzenia.

Kol. HENRYK MELLER z Torunia zapytuje, czy mógłby nadesłać kilka rysunków z cyklu humoru lotniczego. Naturalnie, Kolego, będziemy czekać na nie z niecierpliwością. Przysyłajcie śmiało.

A teraz sprawa innego rodzaju. Kol. L. S. z Modrzejewa jest aktywnym członkiem LL i modelarzem. Uczy się dobrze, zamierza przebyć szkolenie lotnicze w LL, a potem wstąpić do Oficerskiej Szkoły Lotnictwa. Zapytuje nas, czy na obranej drodze nie będzie przeszkodą to, że ma jedną nogę krótszą o 14 cm.

Kolego, ludzie lotnictwa odznaczają się silnymi, prawdziwie męskimi charakterami. Zwracamy się do Was, jak do jednego z tych ludzi, z uczciwą odpowiedzią: porzućcie myśl zostania pilotem! Do lotnictwa — jako pilot — nie będziecie mogli być przyjęci. Jeśli pragniecie służyć Ludowej Polsce w dziedzinie lotnictwa pomyślcie o specjalizowaniu się na inżyniera lub konstruktora lotniczego. Odpowiedź tę przyjmijcie po męsku, nie załamując się. Jako aktywny modelarz — już właściwie zrobiliście pierwszy krok na drodze, którą Wam proponujemy. Teraz wystarczy tylko silna wola osiągnięcia celu (macie ją na pewno!), a jesteśmy przekonani, że przyjdzie czas, kiedy usłyszymy o Was jako o konstruktorze.

ZAR.

Odciąć

KUPON KONKURSOWY Nr 2

Nazwisko i imię . . . .

Okładka w numerze 4 SiM-u . . . . . .

Okładka w numerze 5 SiM-u . . . . . .

(w rubrykach wpisać: b. dobra, dobra, dostateczna, zła).

Niniejszy kupon należy wypełnić, wyciąć i wraz z kuponem Nr 1, który zamieściliśmy w numerze 3 SiM-u, przesłać na adres Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — Warszawa, ul. Nowogrodzka 49, z zaznaczeniem — DLA SIM-u!

ROZMAITOŚCI



Rozporządzeniem Prezydenta Republiki Czechosłowackiej z dnia 1 stycznia 1951 r. weszły w użycie nowe wojskowe odznaki lotnicze. Odznaki te podajemy obok. Pierwsza od góry — to odznaka wojsk lotniczych, druga — wojsk spadochronowych, a trzecia — wojsk obrony przeciwlotniczej.

(wg „Letectvi")

●

Co przyniosą najbliższe numery S.M-u? Dla modelarzy: praktyczne wskazówki, jak oklejać model. Plan mikro-modelu z zawodów w Poznaniu. Plan szybowca kadłubowego. **Dla przyszłych inżynierów:** Silniki lotnicze. Kabiny samolotów. Spadochrony.

●

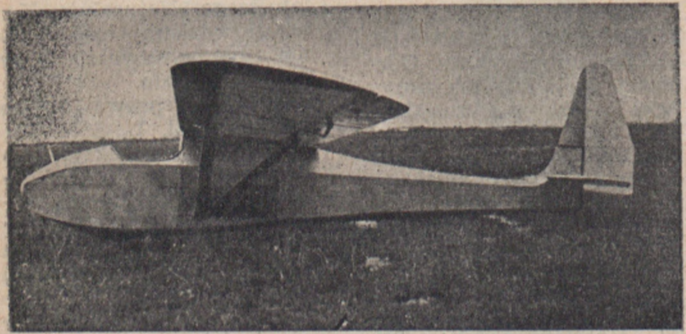
Na zdjęciu na okładce:

Fragment z warsztatów lotniczych. Montaż samolotu komunikacyjnego w hali.



Jakie obciążenie wytrzymują ptasie skrzydła? I czy człowiekowi uda się kiedykolwiek zbudować konstrukcję tak doskonałą, jak skrzydła ptaka. O tym oraz o wielu innych ciekawych zagadnieniach można się dowiedzieć z numeru 1 „Skrzydlatej Polski", który już ukazał się w sprzedaży. Na zdjęciu fragment z filmu „Żukowski" o wielkim uczonym rosyjskim, który badał naukowo loty ptaków.

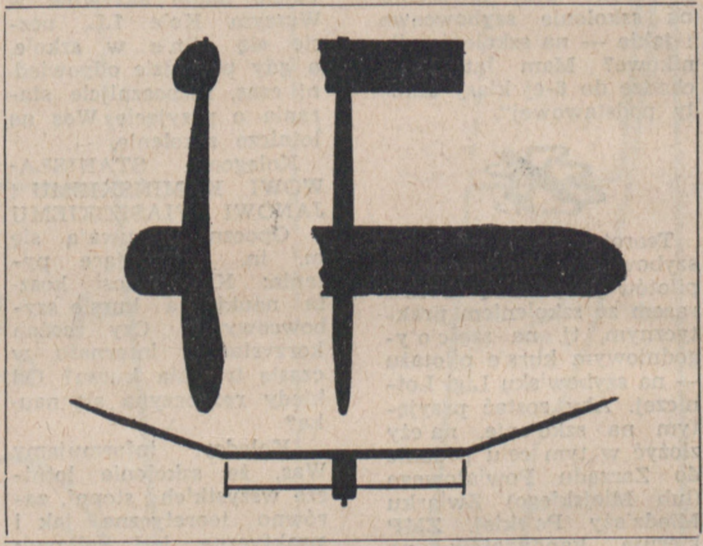
Foto „Film Polski"



POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE

W dalszym ciągu naszego cyklu historycznego podajemy zdjęcie szybowca treningowego „Sroka". Szybowiec ten, konstrukcji A. Kocjana, był użytkowany do kategorii „C" jako jedna z popularniejszych maszyn przed 1939 r.

Rozpiętość — 11,48 m, długość — 5,20 m, ciężar własny— 96 kg, wydłużenie — 8,6, szybkość minimalna — 42 km/godz, doskonałość — 18.



„AMATOR"?!

Taką nazwę nosi model szybowca przejściowego (to znaczy przeznaczonego dla modelarzy, którzy wykonali już wszystkie modele szkolne objęte programem), którego plan w wielkości naturalnej zostanie wydany przez Ligę Lotniczą w roku bieżącym. Na rysunku widzimy „Amatora" w trzech rzutach.

WYDAJE: LIGA LOTNICZA

REDAGUJE ZESPÓŁ

Adres redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedm. 11,6 tel. 75-980, 83, 84, 85, 88, wewn. 45.

Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2 zł 40 gr, kwartalnie — 6 zł 60 gr, rocznie — 24 zł.

Wpłacać czekami na konto PKO I-15678, na adres:

Państwowe Przedsiębiorstwo Kolportażowe „RUCH" W-wa, Pl. Trzech Krzyży 16a.

Zamówienia na pojedyncze egzemplarze i komplety czasopism lotniczych z lat ubiegłych, kierować na adres redakcji.

Nr zam. 130. 2-B-15215

